

## ⑫ 公開特許公報(A)

昭63-269701

⑮ Int. Cl.<sup>4</sup>

識別記号

庁内整理番号

⑬ 公開 昭和63年(1988)11月8日

B 60 C 7/08  
B 60 B 19/007634-3D  
7006-3D

審査請求 未請求 発明の数 1 (全3頁)

⑭ 発明の名称 回転足車輪

⑯ 特 願 昭62-103746

⑰ 出 願 昭62(1987)4月27日

⑱ 発 明 者 六 車 義 方 大阪府茨木市戸伏町13番20号

⑲ 出 願 人 六 車 義 方 大阪府茨木市戸伏町13番20号

## 明 細 書

## 1. 発明の名称

回転足車輪

## 2. 特許請求の範囲

円弧形の路面を有する多数の回転足が等間隔に円形配置され、各回転足は駆動体の水平軸により回動可能に支承され且つその端部は連結棒を介して旋回操作体と結合され、該旋回操作体は回転足の旋回中心と同心状に回動可能に配設されてなる回転足車輪

## 3. 発明の詳細な説明

この発明は、分割型タイヤの構造を持つ回転足車輪に関する。

従来の車輪は、かたい路面上での走行には向いていたが、積雪地・泥ぬい地・砂ぼく地・不整地などでの走行には適していなかった。本発明の目的はこれらの悪条件の走行も可能で舗装道路の走行も快適な回転足車輪を提供することにある。

しかして本発明の要旨は、円弧形の路面を有する多数の回転足が等間隔に円形配設され、各回転

足は駆動体の水平軸により回動可能に支承され且つその端部は連結棒を介して旋回操作体の結合され、該旋回操作体は回転足の旋回中心と同心状に回動可能に配設されてなる回転足車輪に存している。

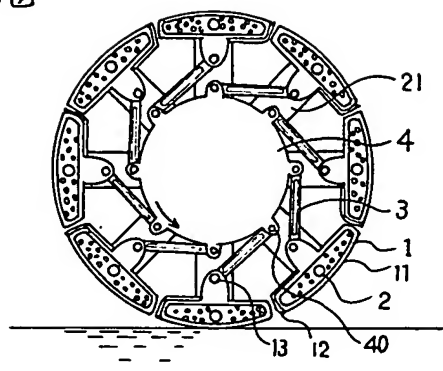
次に本発明回転足車輪の詳細を図面により記述すれば、第1図は不整地などを走行中の回転足車輪の状態を示し、1は回転足、11はその円形路面、12はスパイク(隠しづめ)、13はピンである。2は水平軸であって前記回転足1を回動可能に支承している。3は連結棒であり前記ピン13と連結し他端は旋回操作体4のピン40と連結している。

旋回操作体4は前記回転足1の旋回中心と一致した同心軸41を持っている。

軸41の奥部にはスプライン42が形成されピストン43の一端が入っている。該ピストン43の中央付近にはカム軸44が設けられ斜カム孔45とかみ合っている。更にピストン43はシリンダー46により動かされる。

21は放射状をした回転駆動体であり、軸22を持

第3図



JA 0259701

NOV 1985

**(54) ROTARY FOOT WHEEL****(11)** 63-269701 (A) **(43)** 8.11.1988 **(19)** JP**(21)** Appl. No. 62-103746 **(22)** 27.4.1987**(71)** YOSHIKATA ROKUSHA **(72)** YOSHIKATA ROKUSHA**(51)** Int. Cl. B60C7/08, B60B19/00

**PURPOSE:** To alter the whole tread form consisting of a tread of each rotator to both step and circular forms as well as to aim at improvement in traveling performance by setting up a lot of rotary feet with a circular tread each in a circle at regular intervals, and altering a position of each rotator by a turning control body.

**CONSTITUTION:** A lot of rotary feet 1 with a circular tread 11 each are set up in a circle at regular intervals. And, each rotary foot 1 is rotatably supported on each horizontal shaft 2 of respective drivers 21. And, an end of each rotary foot 1 is connected to a turning control body 4 via each connecting rod 3. In addition, the turning control body 4 is rotatably set up concentrically with the turning center of each rotary foot 1. Thereby, at the time of traveling on a snow-clad ground or an uneven ground, the tread 11 of each rotary foot 1 is tilted to a virtual circumferential surface with the specified angle, thus travelability is improved. On the other hand, at the time of traveling on a pavement, the tread 11 of each rotary foot 1 is made to go along the virtual circumferential surface, thus smooth running is secured.

